

LA BATALLA DE JUTLANDIA.

(Traducido del libro *The Navy in battle*, por ARTHUR POLLEN, publicado a fines de 1918).

Entre las fuerzas de Jellicoe y Beatty había un considerable intervalo y los partes oficiales principian en el punto en que las fuerzas de Beatty gobernaban al N. es decir, hacia Jellicoe.

A las 2 h. 30 m., el *Galatea* comunicó la presencia de buques enemigos. Se ordenó a los cruceros ligeros desplegarse en una línea E.-W., por la proa de los cruceros de batalla. Cuando Beatty obtuvo noticias de que se avistaba el enemigo en la extrema derecha de la línea de cruceros, él a su vez alteró rumbo del N. al SSE. y gobernó hacia Horn-reef; con lo que se ve que el vicealmirante no trató de ir así inmediatamente a la acción, sino que maniobró para obligarlo de todos modos a combatir poco después, porque de esta manera se colocaba entre el enemigo y sus bases.

Cuando a las 2,20 los cruceros de batalla pusieron proa hacia Horn-reef, la 1.^a y 3.^a escuadra de cruceros ligeros cambiaron también su dirección sin esperar órdenes, y gobernando al E. formaron cortina delante de los primeros. La 5.^a escuadra de batalla venía detrás de Beatty a toda velocidad. La 2.^a escuadra de cruceros ligeros que fué relevada por la 1.^a y 3.^a, se colocó por la proa de los cruceros de batalla a toda velocidad y donde se encontraban listas las flotillas de destructores.

Mientras se hacían estos movimientos se envió un hidroplano del *Engadin*, que voló hasta estar a 3.000 yardas de los cruceros ligeros de von Hipper, que venían avanzados, el cual obtuvo completos informes de las fuerzas alemanas.

A las 2 h. 20 m., cuando los cruceros ligeros que hacían de exploradores de Hipper, llegaron avistarse con el *Galatea*, este

almirante estaba al parecer por el S. de ellos, y, según el parte alemán, siguió al N. y E. para informarse. Mientras tanto Beatty seguía al SE. y después al NE., y es probable que von Hipper, hubiera estado ejecutando una serie de movimientos aproximadamente paralelos, fuera de la vista y por el NE. de Beatty. Ambas fuerzas avanzadas fueron aumentando sus distancias desde sus núcleos principales.

A las 3 h. 30 m. Beatty avistó a von Hipper a unas pocas millas al norte.

¿Cuál era la distancia que separaba en este período a los cruceros de batalla de cada una de sus flotas principales?

A las 3 h. 30 m., los cruceros de batalla alemanes gobernaron directamente a su flota a toda velocidad y la encontraron en $1\frac{1}{4}$ horas después. Si la velocidad de von Hipper era de 16 millas y la de Scheer 18, la distancia debió ser de 54 millas. (*)

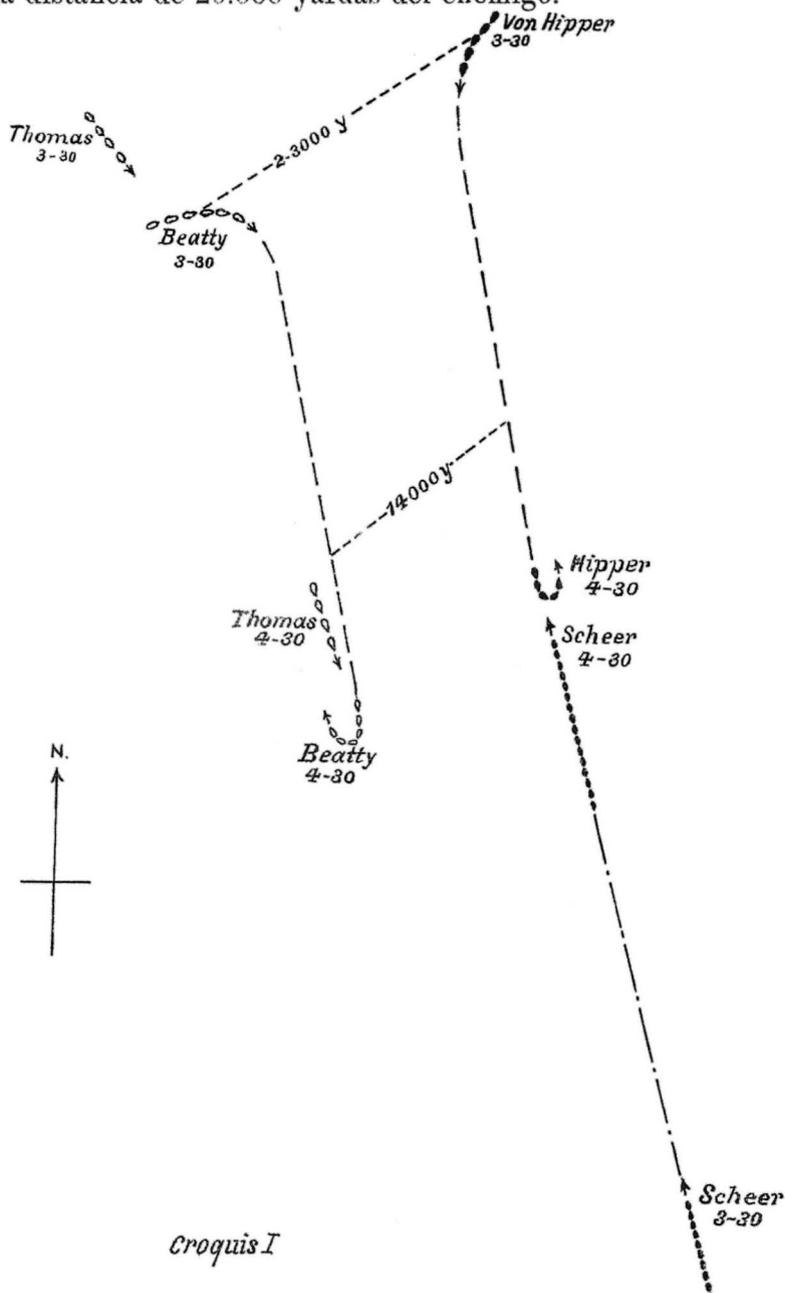
De acuerdo con los partes oficiales, Jellicoe a las 3 h. 30 m., dirigió su flota hacia Beatty a toda velocidad, y vino a estar en contacto con los cruceros de batalla cuando estos volvían de su excursión al sur, a las 5 h. 45 m. Beatty debe haber vuelto en este tiempo aproximadamente a la misma latitud en que estaba a las 3 h. 30 m., y a esta hora debe haber estado Jellicoe entre 40 y 45 millas distante.

LA ACCIÓN (1.^a FASE).

Cuando fué avistado el enemigo a las 3 h. 30 m., Beatty formó sus buques para la acción en línea de demarcación, de modo que con el viento NE. el humo de un buque no interfiriese el fuego de los otros. Su rumbo fué ESE., o sea convergente con respecto al enemigo que gobernaba con proa más hacia el S. En el momento en que la línea quedó formada la distancia era de 23.000 yardas y a las 3 h. 48 m., se redujo a 18.500, abriendo ambos contendores el fuego simultáneamente. Cuando la distancia disminuyó a 14.000 yardas o menos, se gobernó a rumbos paralelos, manteniéndose así hasta el final de esta fase de la acción. La 5.^a escuadra de batalla formada por cuatro *Queen Elizabeth*, al mando del vicealmirante Evan Thomas,

(*) Según el libro de Jellicoe, la distancia entre la gran flota y Beatty a las 2 h. p. m. era de 78 millas y a las 4 h. 45 m. estaban a 50, aproximándose a razón de 45 millas por hora.—(Nota del traductor.)

estaba a 10.000 yardas más alejada por la aleta de babor de Beatty cuando éste formaba su línea, adoptando un rumbo convergente para seguir las aguas a los primeros. Esto le permitió a Thomas llegar a la acción a las 4 h. 08 m. a pesar de su inferior andar y aunque solo a una distancia de 20.000 yardas del enemigo.



En este intervalo el lado británico fué singularmente desgraciado. El *Indefatigable* (cap. Soweby) fué tocado por una granada en un punto vulnerable, lo que le trajo la destrucción instantánea, perdiendo todo su personal. Una desgracia exactamente similar experimentó poco después el *Queen Mary*. En este tiempo el fuego alemán, que había sido muy exacto e intenso al principio, comenzó a decaer, sin duda que a causa de los daños que deben haber experimentado los alemanes en sus sistemas de *fire-control* a consecuencia del pesado fuego británico.

Las fuerzas de Beatty quedaron así reducidas en un quinto de su número, combatiendo sólo con cuatro buques a los cinco de von Hipper, pero tres de ellos disponían de cañones de 13",5 y el cuarto iguales a los más poderosos de los alemanes, por lo tanto en poder de andanada aún eran superiores los ingleses, teniendo además distancias más efectivas.

A las 4 h. 10 m., cuando llegó a acción la 5.^a escuadra de batalla, tuvo lugar un vigoroso y dramático encuentro entre los buques ligeros de ambos lados. Hay que recordar que dos flotillas de destructores y una de cruceros ligeros estaban estacionadas bien adelante del «Insignia» británico. Ocho unidades de la 13.^a flotilla en conjunto con dos de la 10.^a y dos de la 9.^a, se designaron para hacer un ataque a la línea enemiga en cuanto tuvieran una oportunidad, la que se presentó a las 4 h. 15 m., hora en que procedieron a maniobrar hacia el enemigo; quien, a su vez, hacía lo mismo con considerable preponderancia de fuerzas (15 destructores). Estas dos fuerzas se encontraron ántes que ambas alcanzaran una posición para lograr su objetivo principal, que era torpedear a los grandes buques. Dos destructores enemigos se fueron a pique fallando el ataque al torpedo, y solo tres, el *Normand*, *Nicanor* y *Nestor* pudieron acercarse a los buques de von Hipper y disparar a 3.000 yardas sus torpedos, uno de los cuales hizo blanco. El *Normand* quedó muy averiado y los otros dos escaparon, uniéndose a la 13.^a flotilla, pero el *Nestor* no pudo seguir y se paró, hundiéndose después.

Mientras se efectuaba este ataque la acción de la artillería de las dos escuadras de cruceros de batalla continuaba con impetuosidad y firmeza. Los buques de Thomas combatían a la cola enemiga, pero siempre a 2.000 yardas, no pudiendo lograr una reducción en la distancia.

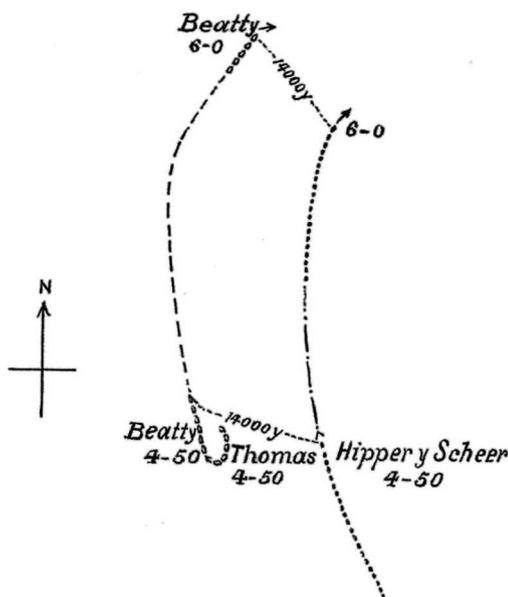
A las 4 h. 18 m. se vió que el fuego británico era muy efectivo, notándose que el tercer buque de la línea alemana ardía en llamas.

Tenemos que recordar que la 2.^a escuadra de cruceros ligeros al mando del comodoro Goodenough, había tomado su posición de acción por la proa de la línea de Beatty un poco antes del encuentro con von Hipper a las 3 h. $\frac{1}{2}$. Esta escuadra mantuvo su posición bien a proa, y a las 4 h. 38 m. comunicó la noticia de la aparición de Scheer con su escuadra de combate por el sur y a una distancia de 20.000 a 24.000 yardas. Hasta el momento en que el *Southampton* envió el mensaje a las 4 h. 38 m., el almirante Beatty no tenía razones para saber que la flota de alta mar alemana había salido. Éste pensó, entonces, en concentrar sus fuerzas ya que Thomas estaba fuera del alcance de tiro, y al efecto viró en sucesión a las 4 h. 50 m. lo que poco después fué imitado por von Hipper, y ordenando a Thomas que lo hiciera para que siguiera a los cruceros de batalla. Un cuarto de hora después que Beatty comenzó la virada, la cabeza de la línea alemana llegó a distancia de fuego, entablándose una vigorosa acción entre los buques de la cabeza alemanes y los de la cola británicos. Durante este cuarto de hora, el comodoro Goodenough en el *Southampton* se dirigió un poco al sur para investigar el número y composición de las fuerzas alemanas, lo que era muy importante para informar al comandante en jefe. En este rumbo llegó hasta estar a 13.000 yardas, y después de obtener lo que deseaba, volvió para tomar su formación por la proa de la flota de Beatty en su rumbo al N. Su escuadra fué duramente cañoneada, pero, como la variación de distancia era rápida, la dirección del tiro de los alemanes no resultó muy acertada.

LA SEGUNDA FASE.

Las flotillas y escuadras de cruceros ligeros fueron ahora agrupadas de nuevo algo a proa y a lo largo de la escuadra de cruceros de batalla y 5.^a escuadra, y todas las fuerzas gobernaban al N., manteniéndose aproximadamente paralelas pero más adelantadas que la línea alemana. Desde el momento en que Scheer entró en acción a las 4 h. 57 m., hasta las 6 h., Beatty mantuvo la distancia de 14.000 yardas. Ambos lados deben haber experimentado momentos de ansiedad durante esta hora crítica.

Ahora Beatty tenía que conducir a la flota alemana hacia donde estaba Jellicoe, atacando a sus enemigos a la vez que cuidando de



Croquis II.

no exponer mucho a sus propios buques para que los alemanes no se retirasen. El almirante Beatty pudo conseguir esto manteniéndose a 14.000 yardas de distancia, a la cual los proyectiles de la artillería inglesa tenían ventaja sobre los de los alemanes, y conservándose lo suficientemente avanzado con respecto a la cabeza enemiga, para hacer imposible la concentración de Scheer y estar en superioridad de poder combatiente sobre las fuerzas que tenía a su alcance. Entre tanto llegó a la acción un nuevo elemento que favoreció primero a unos y después a los otros, haciendo por último completamente inefectivo el tiro a gran distancia.

Entre las 4 h. 15 m. y 4 h. 30 m. sobrevino una ligera niebla, que aún poco antes de las 4 ya principió a hacer vagas y difusas las avanzadas de von Hipper para los artilleros ingleses. Entre las 5½ h. y 6 h. estas condiciones se empeoraron aún más, lo que vino a perturbar severamente al *fire-control*, principiando a fallar a causa de la gran dificultad para usar los telémetros en obtener distancias bajo tales circunstancias de visibilidad.

En esta parte de la acción ningún buque británico sufrió daños, en cambio un crucero de batalla alemán tuvo que salirse de la línea gravemente averiado, y otro mostraba evidencias de haber sufrido severas averías.

Tanto en esta fase de la acción como en la primera, los destructores británicos hicieron ataques sobre la línea alemana, y se cree que un buque se incendió emitiendo grandes columnas de humo y vapor debido al efecto de un torpedo que le disparó el *Moresby*.

A las 5 h. 35 m. Scheer principió a caer un poco hacia el E., cambiando su rumbo gradualmente y alejándose de la línea británica. Beatty supuso que el almirante alemán debió haber tenido en ese momento informaciones de la aproximación de la gran flota. Esta información pudo haber venido de zeppelines o de alguno de sus cruceros que estaba adelante y que tuvieron contacto con los scouts de Hood.

A las 5 h. 30 m. esta escuadra observó destellos de fuego de artillería y oyó el sonido de los disparos por el SW. El almirante Hood envió al *Chester* para investigar, y este buque se encontró con tres o cuatro cruceros ligeros alemanes, y parece improbable que que éstos a su vez vieran a Hood.

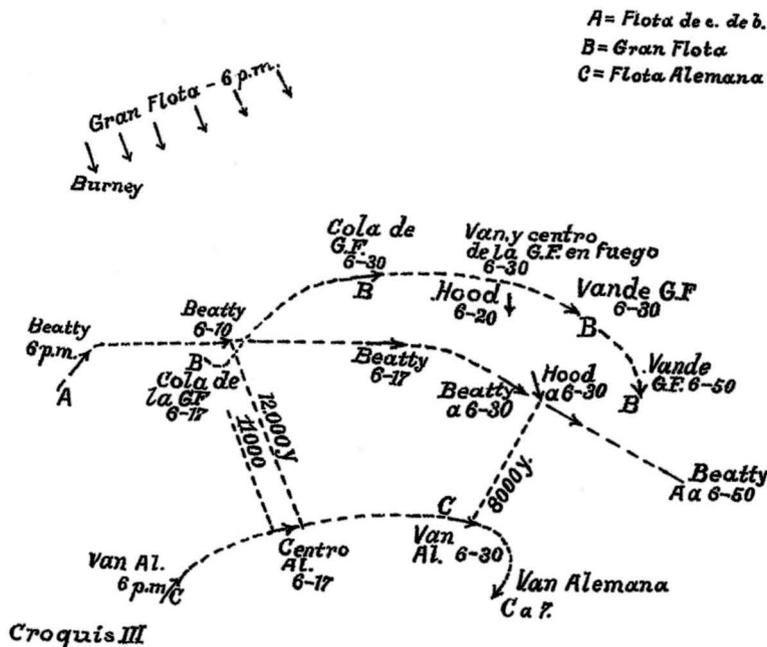
A las 5 h. 50 m. algunos de los cruceros de la gran flota fueron observados por la proa de Beatty, y seis minutos después los primeros dreadnoughts estuvieron a la vista. Hemos llegado aquí al momento para el cual todos los movimientos desde las 2 h. 20 m. habían sido sólo una preparación: *la gran flota y la flota alemana llegan a encontrarse.*

TACTICAS DE BEATTY.

A las 6 h. P. M. la gran flota estaba aproximadamente a cinco millas por el N. y a unas doce del enemigo. Ella no podía entrar en acción antes de un cuarto de hora por lo menos. La velocidad del *Lion*, *Tiger*, *Princess Royal* y *New Zealand* era de 27 millas, esto es, 8, 9 o 10 más que la del enemigo. La cabeza de la línea alemana demoraba al SE. desde el «Insignia» de Beatty. Scheer, viendo la aproximación de la gran flota, ejecutaba su caída hacia el E. Beatty trataba de conservar su posición relativa con respecto a la cabeza alemana a toda velocidad, a fin de que cuando la gran flota se hubiera desplegado él estuviera por su proa y combatiendo a la vanguardia

enemiga Thomas, por su parte, no tenía posibilidades de cumplir con esto mismo a causa de su menor velocidad. Suponiendo que el objetivo de Beatty era realizar el principio fundamental de atacar simultáneamente con la gran flota y todas las fuerzas británicas unidas, Evan Thomas habría sido tan útil en un extremo de la línea como en el otro. Los veinticuatro buques de la gran flota, guiados por los cruceros de batalla y con los cuatro *Queen Elizabeth* como escuadra de retaguardia, habrían flanqueado completamente al enemigo en ambos extremos de su línea.

La realización del plan dependía enteramente del movimiento que haría la gran flota para llegar a la acción. Si todas las divisiones de la gran flota hubieran mantenido su rumbo a toda velocidad hasta tomar el *track* de la escuadra de Beatty, la división de estribor habría cortado esa línea en diez minutos y la de babor en 12½ a 13 más o menos, y se habría tenido un intervalo de 5 millas a los buques guías que iban adelante. Aún a 27 millas los cuatro cruceros de batalla guiados por el *Lion*, apenas habrían podido pasar



claros de la división de babor, y, para evitar colisión, todos habrían tenido que reducir su velocidad ligeramente. Pero sin duda que a las 6 h. 15 m., o a lo menos a las 6 h. 20 m., pudo haberse formado la línea

de combate exactamente en la estela de Beatty. Si se hubiera hecho esto, a las 6 h. 25 m. el enemigo habría sido completamente flanqueado de uno a otro extremo de su línea y aún envuelta totalmente en su cabeza. Se habría contado con media hora desde que la gran flota entraba en acción y hasta llegar la falla de las condiciones de visibilidad. Es difícil suponer que a distancia de 11.000 a 8.000 yardas los cañones de la gran flota no hubieran batido a la flota de alta mar alemana en forma decisiva. Scheer no habría vuelto a sus bases, quedando obligado a elegir entre el aniquilamiento de sus buques o una fuga desordenada.

No sólo parece posible la ejecución de un despliegue semejante, sino que se deja ver como que fuera lo que Beatty pensó que iría a hacer el comandante en jefe. Al hacer cualquier otra suposición respecto a su maniobra de ir a colocarse a la cabeza de la línea de dreadnoughts para combatir a corta distancia a los alemanes, se ve que habría sido correr el grave riesgo de un desastre, sin ninguna probabilidad de justificarla con una derrota final del enemigo. La maniobra que él ejecutó (juzgada no como una maniobra independiente pero como parte de un gran plan) fué, por lo tanto, una de las más brillantes y originales de la guerra naval.

Si la gran flota hubiera entrado en acción siguiendo la estela de Beatty desde la 6 h. 20 m., es muy cierto que con toda ella en acción a corta distancia, con artillería casi dos veces más poderosa, Scheer no se habría aventurado a cambiar el rumbo de su flota en la forma que lo hizo; él no habría tratado de mantener sus buques en una línea, sino que habría caído con todos ellos simultáneamente, en una franca y manifiesta fuga, retirándose del combate en estas circunstancias.

TÁCTICA DE JELlicOE.

Antes de disertar respecto a los planes, o discutir las tácticas del comandante en jefe británico hay que tomar en cuenta dos factores que influenciaron la situación. El primero es que las posiciones de las dos flotas y del enemigo se basaron en las situaciones obtenidas por la estima en ambos buques insignias. Se ha supuesto que Beatty mantenía informado de tiempo en tiempo a Jellicoe respecto a la posición, velocidad y rumbo de su flota y la del enemigo, y que de estos datos se calcularon los rumbos de aproximación.

Cada buque insignia hizo sus propios cálculos, y como se basaban en la estima, había una discrepancia entre ambos que el comandante en jefe describe como inevitable. De esto resultó que ambos fueron igualmente sorprendidos a las 5 h. 56 m. cuando el *Lion* y *Malborough* llegaron a distancia de visibilidad uno de otro.

Cualquier plan de acción que se hubiera adoptado no podía haber sido el resultado de una larga premeditación o preparación si se intentaba hacer frente a la situación del momento.

El segundo factor era la dificultad de ver a gran distancia. Esto, en primer lugar habría impedido toda rectificación de la discrepancia respecto a las situaciones, lo que se habría podido hacer fácilmente si los cruceros exploradores de las dos flotas llegan a la acción más temprano. Se desprende a continuación que el comandante en jefe de la gran flota no vió probablemente ni un sólo buque de la línea enemiga, sino hasta 10 o 12 minutos después de avistar los de la cabeza de la flota de cruceros de batalla británicos. Así, pues, su plan de despliegue, cuya orden debe haberse dado algunos minutos antes que este fuera completo, no podía estar basado en su propia apreciación de la situación, después de ver al enemigo, pero debe haber sido dictado, ya sea por algún principio general de táctica, aplicada a la información respecto a la posición, velocidad y rumbo del enemigo, como la dió el vicealmirante, o bien éste debe haber sido parte de un plan seguido por el vicealmirante.

Nada hay en el parte que diga si Sir David Beatty comunicó al comandante en jefe algo más que la demarcación y distancia, primero de los cruceros de batalla enemigos y después de los acorazados enemigos. Pero, parece insensato suponer que Sir David no haya anunciado lo que intentaba hacer, o que no haya sabido indicar la mejor forma como podía ser apoyado. Si los despachos guardan silencio con respecto a la naturaleza del plan de Sir David, ellos también nada dicen respecto al del comandante en jefe. Sólo conocemos que formó sus seis divisiones en línea de batalla y tenemos que deducir el carácter y la dirección del despliegue por la realidad de los hechos. Los hechos, como se deducen del despacho oficial, parecen ser como sigue:

La gran flota llegó a la escena de acción en seis divisiones con rumbo SE. $\frac{1}{4}$ S. Esto significa que las seis divisiones eran paralelas con sus buques guías en línea de frente, y con un intervalo entre cada división de una milla aproximadamente. Una línea trazada por

sobre los guías y continuada hacia el W habría cortado la línea del rumbo de Beatty después de las 6 h. P. M. con un ángulo de 33 grados, si éste hubiera continuado también. La división de la extrema derecha guiada por el *Malborough* (insignia del vicealmirante Burney) avistó a la escuadra de Beatty a las 6 h. P. M. Al mismo tiempo Sir David comunicaba la posición de los cruceros de batalla enemigos, tres de los cuales seguían aún a la cabeza de la línea alemana. La velocidad de la gran flota era probablemente 20 millas, si es que no 21. Las seis divisiones parece que continuaron su rumbo primitivo por 10 a 12 minutos, cuando todos los buques cabeza cayeron ocho cuartas simultáneamente a babor; los 2.^{os}, 3.^{os} y 4.^{os} buques en cada división siguieron a sus guías en sucesión, de tal modo que muy pocos minutos después que los primeros habían caído, la flota quedó formada en una línea a ángulo recto respecto al rumbo primitivo y gobernando al NE. $\frac{1}{4}$ E. Si el buque que iba a la cabeza de todos continuaba en este nuevo rumbo, la flota estaría formada en un ángulo de 56°, separándose del enemigo. Una flota desplegada de este modo sería así llevada a la acción por el buque guía cayendo nuevamente sobre un rumbo paralelo al del enemigo o bien convergente hacia él.

Parece que se trató de hacer una maniobra semejante, por el hecho que las divisiones de estribor (las de la derecha), que vinieron a ser las de la cola después del despliegue, entraron en acción muy luego, a las 6 h. 17 m. a 11.000 yardas de distancia, es decir, 1.000 yardas más cerca del enemigo que la posición de ataque que tenía Beatty; mientras la división de babor, que ahora iba a la cabeza, no abrió el fuego sino algún tiempo después de las 6 h. 30 m., cuando la flota británica estaba por la proa del enemigo, como se vé en el parte oficial. Esto significa que los rumbos fueron paralelos, pero que la división de la cabeza de la gran flota estaba bastante distante del enemigo. En otras palabras, ambas flotas estaban gobernando aún hacia el E. El *track* de la gran flota era, por lo tanto, paralelo no sólo al del enemigo, sino que también al de Beatty hasta las 6 h. 25 m., pero más alejado en una considerable distancia (2.000 yardas) con respecto a lo que estaba Sir David de la flota alemana. A las 6 h. 50 m. la escuadra de acorazados británicos de la cabeza estaba a 6.000 yardas al NNW. del *Lion*. La gran flota no se había formado siguiendo el rumbo de los cruceros de

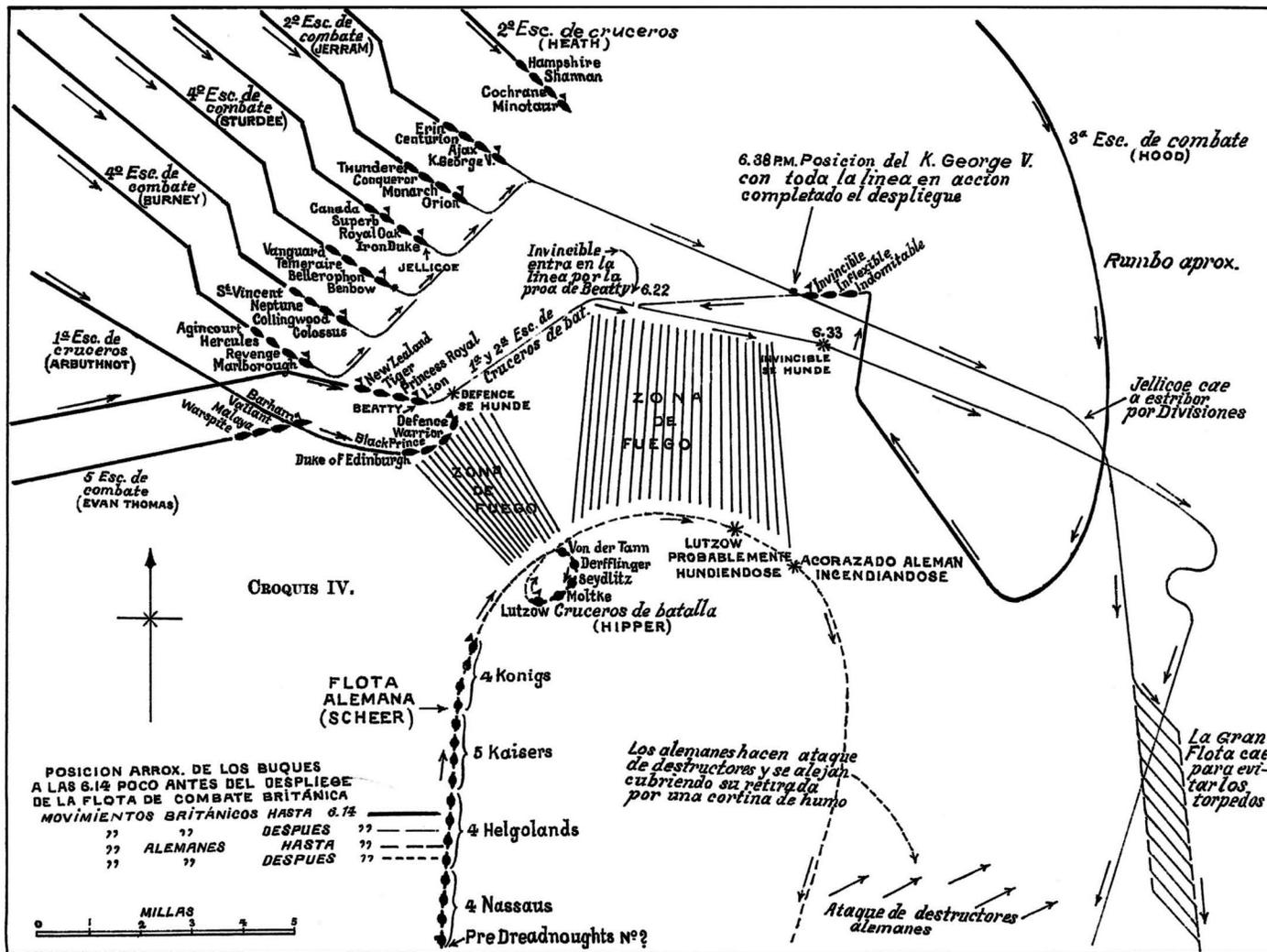
batalla; no había entrado como unidad simultáneamente; no se había desplegado hacia el enemigo o siguiendo la división rápida de cruceros de batalla de Beatty.

EL CURSO DE LA ACCIÓN.

Lo que verdaderamente aconteció fué ésto: Beatty, como lo hemos visto, había caído hacia el Este a las 6 h. P. M., acercándose al enemigo de 14.000 a 12.000 yardas y estaba rebasando rápidamente la cabeza de su línea. A las 6 h. 20 m. Hood en el *Invincible* con el *Inflexible* e *Indomitable* fué avistado por la proa de Beatty, volviendo de una rebusca infructuosa a los alemanes, los que habían caído hacia el SW. una hora antes. Hood era uno de los almirantes de la flota de cruceros de batalla de Beatty que estaba temporalmente agregado a la gran flota.

Cuando entonces su antiguo Comandante en Jefe le ordenó tomar colocación a proa, no tuvo la menor dificultad en adivinar las intenciones de su *leader* (Beatty). Una cosa característica en esta fuerza fué que los contraalmirantes y comodores con mando subordinado a Beatty actuaban sin órdenes durante todo el tiempo en esta batalla. Hood se formó por delante del *Lion*, gobernando directo sobre la línea alemana y hacia las 6 h. 25 m., había acortado la distancia hasta 8.000 yardas manteniendo al *Lützow* (insignia de von Hipper) bajo un fuego tan terrible que pronto fué desmantelado y abandonado a su propia suerte. Por un desgraciado *chance* su propia insignia, el *Invincible*, fué destruído por la primera y talvez única granada que cayó a bordo, pereciendo el contraalmirante y casi todos sus bravos compañeros en forma casi instantánea, pero su trabajo se cumplió y la vanguardia de la flota alemana fué completamente abatida.

Scheer por este tiempo habría tenido su flota con rumbo al E. durante treinta y cinco minutos, esperando la oportunidad de caer en ángulo recto, de modo de retirarse, cubriéndose por un ataque de sus propios torpederos a la línea británica. Hasta este momento el núcleo principal de su flota había estado en fuego sólo a intervalos, durante los cuales la división de retaguardia de la gran flota había permanecido en acción.



POSICIÓN DE LAS FLOTAS A LAS 6.14 P. M. DOS MINUTOS ANTES DEL DESPLIEGUE.

(Según lo describe el libro del Almirante Jellicoe y tomado del *Sphere* febrero 22 de 1919).

Scheer, sin duda, había esperado el despliegue de la gran flota, y se había convencido que el método escogido no sólo le daba ya un cuarto de hora de alivio, sino que también le había provisto de la oportunidad para contraatacar, haciendo posible la evasión que esperaba. Los cruceros de batalla estaban bastante separados hacia el E.; la vanguardia y centro de la gran flota aunque seguían bien con sus rumbos, sólo recién principiaban a abrir el fuego. Es probable que la vanguardia estaba ahora convergiendo y acortando la distancia hacia el enemigo. Scheer trataba de hacer lo más difícil posible el efecto de la artillería con sus cortinas de humo, pero es probable que pronto haya visto que la distancia seguía acortándose y que su flota quedaría en una situación desesperada; por lo que a las 6 h. 45 m., ordenó el primero de sus ataques de torpederos con lo que logró el efecto esperado. *El enemigo, dice el Comandante en Jefe (en sus despachos), caía constantemente alejándose y abriendo la distancia bajo la protección de sus ataques de destructores y cortinas de humo, por lo que el efecto del fuego británico se aminoró.* Abriendo la distancia significa que el objeto del ataque de torpedos era alcanzado. Por un cuarto de hora o más el movimiento de acercamiento de la gran flota se convirtió en una maniobra de alejamiento. Scheer había previsto la acción a corta distancia que en verdad temía y había ganado el tiempo necesario para hacer caer todas sus fuerzas de un rumbo E. a otro SW.

El informe de los movimientos de Beatty, hasta aquí, es singularmente breve. «*A las 6 h. p. m., dice, alteré rumbo al E. siguiendo a la mayor velocidad... A las 6 h. 20 m., la 3.^a escuadra de combate demoraba por la proa, navegando al sur hacia la vanguardia enemiga. Yo le ordené tomar colocación a proa... A las 6 h. 25 m., alteré el rumbo al ESE. en apoyo de la 3.^a escuadra de cruceros de batalla que estaba en ese momento sólo a 8.000 yardas del buque cabeza enemigo*». Nada dice de sus movimientos en los veinte minutos siguientes.

«*Hacia las 6 h. 50 m., continúa, los cruceros de batalla estaban claros de nuestra escuadra de combate de la cabeza, demorando entonces NNW. y tres millas de distancia desde el Lion. (Este es ahora el 3.^{er} buque de la línea). Le ordené a la 3.^a escuadra de cruceros de batalla prolongar la línea por la popa y reducir la velocidad a 18 millas. No había motivo ahora para apresurarse aumentando la velocidad*». La acción diurna estaba en realidad terminada porque ya no había buena visibilidad, y ésta de 6 h. a 6 h. 50 m., aun cuando de

ningún modo perfecta, había sido más favorable a nosotros que al enemigo. ¿Si las fuerzas británicas hubieran podido estar concentradas en este período, qué no habría resultado? Pero desde las 6 h., a las 6 h. 17 m., Scheer había combatido con los cuatro cruceros de batalla de Beatty únicamente y sólo por breve tiempo después de las 6 h. 17 m., el almirante alemán fué atacado también por algunos buques de la división de la cola de la gran flota. Desde las 6 h. 30 m., hasta que el ataque de torpedos interrumpió la acción de la artillería de la gran flota, Scheer fué combatido con intermitencias y a gran distancia por tres escuadras de Jellicoe; pero por este tiempo Beatty había pasado adelante y los buques que quedaban de la vanguardia alemana habían iniciado su caída.

LA RETIRADA ALEMANA.

La fase siguiente de la acción fué una caza infructuosa del enemigo desde las 7 h., hasta las 8 h. 20 m. «A las 7 h. 6 m., dice Beatty, recibí una señal que el rumbo de la flota era sur... Fuimos haciéndonos gradualmente al SW. $\frac{1}{4}$ S. para alcanzar otra vez el contacto con el enemigo que estaba perdido de vista a las 6 h. 50 m., y a las 7 h. 14 m., visto nuevamente a una distancia próxima a 1.500 yardas. Volvimos a entrar en fuego a las 7 h. 17 m., y aumentamos la velocidad a 22 millas. A las 7 h. 32 m., mi rumbo era SW., velocidad 18 millas y el acorazado enemigo demoraba NW. $\frac{1}{4}$ W.... A las 7 h. 45 m., lo perdimos de vista».

Las dos citas que he hecho de los despachos de Beatty se dividen por sí mismas en dos caminos. El primero se relaciona con el plan que quiso hacer posible contribuyendo con su parte; el segundo describe sus rumbos después que aquel plan no pudo ponerse en práctica. Uno y otro ponen en claro que Beatty mantuvo un rumbo E. a toda velocidad desde las 6 h. hasta las 6 h. 25 m.; después de esta hora cayó unos 23° al sur y mantuvo este nuevo rumbo durante 25 minutos, cuando habiendo perdido de vista al enemigo y estando la gran flota aún a 3 millas distante, redujo su velocidad de 27 o 28 millas y esperó acontecimientos. Tan pronto como se supo que la gran flota después de librarse el primer ataque de torpedos, había caído al sur en persecución de los alemanes, aumentó su velocidad 4 millas, cayendo gradualmente al SW., con lo que encontró nuevamente al enemigo y lo combatió a las 7 h. 14 m. Por esta hora, como lo hemos

esta posición pudo mantenerse entre 6 h. y 6 h. 50 m., valiéndose de sus 10 a 12 millas de superioridad en velocidad y por sus 4 o 5 entre las 7 h. y 7 h. 17 m.

Al saber Beatty que por fin sería apoyado, aumentó la velocidad de sus cruceros de batalla a 22 millas, haciendo un último esfuerzo para alcanzar el contacto con el enemigo que se retiraba. Favorecido por una repentina aclarada que le mejoraba las condiciones de visibilidad, pronto lo encontró y volvió a combatirlo a 15.000 yardas, pero eran visibles sólo cuatro buques, de los cuales dos eran cruceros de batalla y dos acorazados, evidentemente los de la vanguardia de la línea enemiga, los cuales tuvieron que soportar un pesado fuego que los obligó a emplear el resorte de sus cortinas de humo protectoras, y cubriéndose por ellas viraron hacia el W.

A las 7 h. 45 m., la niebla volvió nuevamente, y el enemigo se perdió de vista. La 1.^a y 3.^a escuadra de cruceros ligeros fueron desplegadas para explorar hacia el W. y nuevamente localizaron la cabeza de la línea enemiga. A las 8 h. 30 m., los cruceros de batalla—cuyo rumbo era ahora SW.—cambiaron al W. y entraron aparentemente en acción con los mismos cuatro buques de antes a 10.000 yardas. El buque que los guiaba salió pronto de la línea, emitiendo grandes llamas, y bastante tumbado a babor, a consecuencia del fuego del *Lion*. El *Princess Royal*, dirigió su fuego a uno de los dos acorazados; el *Indomitable* y *New Zealand*, combatieron a un tercero, haciéndolo salir de la línea ardiendo y tumbándose. Una vez más vino la niebla, y el enemigo fue visto por última vez por el *Falmouth*, a las 8 h. 38 m.

El Comandante en Jefe es mucho menos explícito con respecto a las ocasiones en que sus buques entraron en fuego. «*La acción entre las flotas de combate, dice él, continuaron con intermitencias de 6 h. 17 m., a 8 h. 20 m. A las 6 h. 17 m., vimos que la división de Burney entró en acción, y desde las 6 h. 30 m., hasta poco antes de las 7 h. 20 m., entró también la otra división*». No da detalles de ninguna naturaleza sobre los encuentros mencionados. Es claro que después de las 6 h. 50 m., el tiempo hizo casi imposible la acción continuada. Después tuvo lugar un segundo ataque de torpedos durante la caza por la popa, y una vez más el enemigo logró alejarse.

LAS ACCIONES NOCTURNAS Y LOS ACONTECIMIENTOS
DEL 1.º DE JUNIO.

La forma en que se efectuó el despliegue y los quince minutos de alivio o tregua obtenidos por el ataque de torpedos a las 7 h. 40 m., que permitió a Scheer poner a toda su flota en un rumbo SE. cuando iba al E., fueron, tácticamente hablando, la explicación de la escapada alemana el día 31. Comprender exactamente el por qué no pudieron ser llevados a la acción al día siguiente es más difícil. Muy poco se conoce actualmente de lo que sucedió en el curso de la noche, y los despachos arrojan poca luz sobre ésto, porque aunque mencionan muchos incidentes, a muy pocos se les acompaña la hora definida en que tuvieron lugar.

Relacionando y condensando todo lo que conocemos respecto a los hechos de la noche del 31, resulta que fueron como sigue: La gran flota parece que perdió de vista a los alemanes a las 8 h. 20 m. pero los scouts de Beatty vieron aún a los últimos enemigos a las 8 h. 38 m. El vicealmirante continuó explorando por 20 minutos más, y después cayó al E., a la línea del rumbo de la gran flota cuando estaba por última vez en contacto radiotelegráfico con ella. Ambas flotas parece que siguieron alguna distancia hacia el S. para esperar en la noche en la proximidad de un punto equidistante: 80 millas de Horn Reef y Heligoland. La 13ª flotilla de destructores y una escuadra de cruceros ligeros quedaron con los acorazados para su protección; el resto fué dispuesto, como lo dice el comandante en jefe, *«en una posición desde la cual podían proporcionarle protección a la flota, y al mismo tiempo estar favorablemente situados para atacar los acorazados enemigos.»* Ellos deben haber sido colocados al N. de las fuerzas británicas.

Ninguna escuadra de acorazados o cruceros de batalla británicos fué atacada durante la noche, pero la 2ª escuadra de cruceros ligeros entró en acción a las 10 h. 25 m. con cinco cruceros enemigos, y a las 11 h. 30 m. el *Birmingham* avistó varios buques pesados gobernando al S. o WSW.

La 13ª flotilla que parece haber estado agregada a la 2ª escuadra de cruceros ligeros por la popa de la flota de combate, comunicó

que se avistaba un buque grande media hora después de las 12 h., el cual abrió el fuego sobre tres buques de la flotilla, desarbolando al *Turbulent*. A las 2 h. 35 m. el *Moresby* avistó cuatro pre-dreadnoughts y les lanzó torpedos. Estos buques llevaban un rumbo que no conocemos.

Los destructores enviados a atacar al enemigo tuvieron varias oportunidades para usar sus torpedos, tres de los cuales probablemente fueron afortunados y un cuarto produjo el hundimiento de un buque enemigo. El informe oficial no dice, sin embargo, si los destructores se podían mantener en comunicación radiotelegráfica con la gran flota, ni si algunos recibieron instrucciones de mantener el contacto con el enemigo para tenerlo a la vista al aclarar; ni tampoco si el comandante en jefe o Beatty tuvieron alguna información auténtica al aclarar respecto a los movimientos y formación del enemigo.

El encuentro del *Champion* con cuatro destructores a las 3 h. 30 m. es lo único que sabemos que sucedió desde poco antes del aclarar hasta el encuentro con un zeppelin a las 4 h. A. M. Todo lo que podemos decir es lo que se desprende de las palabras de Jellicoe:

«Al aclarar del 1.º de junio la flota de combate que navegaba hacia el S. y por el W. del Horn Reef, cambió al N. en busca de los buques enemigos, y con el fin de reunir a los propios cruceros y torpederos dispersos... La visibilidad en las primeras horas del 1.º de junio (3 o 4 millas) era menor que la del 31 de mayo, y como los destructores estaban fuera del contacto visual no se reunieron al núcleo sino hasta las 9 h. A. M. La flota británica permaneció en la proximidad del campo de batalla y cerca de las rutas de acceso a los puertos alemanes hasta las 11 h. A. M. del 1.º de junio, no obstante la desventaja de encontrarse a gran distancia de sus bases, y al natural peligro que hay en aguas adyacentes a costas donde merodean submarinos y torpederos enemigos. *El enemigo, sin embargo, no dió señales de estar por ahí* y fué obligado, contra mi voluntad, a llegar a la conclusión que la flota de alta mar había regresado a sus bases. Hechos posteriores probaron que esta presunción era correcta. *Nuestra posición debe haber sido conocida por el enemigo*, porque a las 4 h. A. M. la flota disparó contra un zeppelin durante 5 minutos, y en este tiempo tuvo oportunidad para reconocer y dar amplia información respecto a la flota británica. Las aguas desde la latitud del

Horn Reef hasta la escena de la acción fueron cuidadosamente exploradas.»

«..... Se vió una gran cantidad de restos náufragos, pero ningún buque enemigo, y a la 1 h. 15 m. P. M. era evidente que la flota alemana había alcanzado a puerto, por lo que pusimos rumbo a nuestras bases, donde llegamos sin posteriores incidentes el 2 de junio.»

En esta época del año y en esa latitud, aclara poco después de las 3 h. 30 m. La flota, por consiguiente, se dirigió a la escena de acción a esa hora (parece que principalmente para recoger los cruceros y destructores dispersos)—y permaneció en sus proximidades hasta las 11 h. A. M. cuando fueron exploradas las aguas comprendidas entre la flota de combate y el Horn Reef. El comandante en jefe no nos dice del todo que haya hecho alguna rebusca del enemigo; pero, por el hecho que haya ido al N. para encontrar a sus propios cruceros y destructores, es evidente que cualquiera información que hubiera obtenido durante la noche, indicaba la probabilidad que el enemigo se retiraba no hacia el S. y W. sino que al E. y N. A las 8 h. 40 m. de la mañana fué por última vez avistado y anunciado en un punto 120 millas del buque-faro Horn Reef, demorando casi NW. de él.

Es muy probable que por lo menos 10 de los buques alemanes hayan sido averiados por torpedos, además de uno que fué hundido. Si el andar máximo de la flota después de la acción fué 18 millas, es muy improbable que después de ésta haya excedido de esa velocidad. A 18 millas los alemanes habrían ocupado 8 horas para alcanzar el buque-faro de Horn Reef, y ellos partieron hacia ese punto directamente después que se perdió el contacto con la gran flota. Habiendo sufrido tan severamente y después de tan milagrosa escapada, no solo es obvio que la única idea de Scheer el 1.º de junio fuese hacer el máximo que le permitiera la suerte y regresar seguro a sus puertos; es también probable en grado extremo que trazaría un rumbo hacia sus bases que lo condujera en la forma más rápida y directa, bajo la protección de cualquier defensa que la costa alemana le pudiera ofrecer. No deseaba tratar de volver a Heligoland, procurando alcanzarlo, contorneando la flota británica por el sur y oeste para caer después directamente al E.; es probable que haya querido tratar de escaparse deslizándose por la costa danesa y del Schleswig, donde los buques averiados podían ser varados si les

fuera necesario, y las islas pudieran proporcionar alguna forma de refugio si la situación se hiciera desesperada. Era también sobre esta ruta que los submarinos fueron enviados a estacionarse para cubrir la retirada.

El mejor *chance* para traer a los alemanes una vez más a la acción en la mañana del 1.º de junio habría sido haber efectuado un movimiento de exploración hacia el Horn Reef. Posiblemente que la flota alemana no habría podido alcanzar éste antes de las 4¼ h. y tal vez no antes de las 6½ h. Las fuerzas ligeras más rápidas y los cruceros de batalla podían haber alcanzado la costa del Schleswig en 2½ h. y los acorazados antes de las 7.

Si los despachos nos dan a conocer todo lo que se hizo, llegamos más bien a la conclusión de que el comandante en jefe creyó que no era asunto nuestro sino de los alemanes empezar de nuevo la acción. ¿Por qué, entonces, dice el comandante en jefe, que el enemigo no dió señales de vida, o hace resaltar el hecho de que los alemanes conocían por su zeppelin a las 4 h. A. M., donde estaba la flota británica si es que querían buscarla? ¿Por qué tenía que ser el enemigo el que hiciera alguna demostración? ¿No era obvio, después de los sucesos del día anterior, que solo tuviera la única idea de salvar a sus buques? Scheer y von Hipper ciertamente habían hecho bastante por el honor. Habían causado mayores pérdidas que las experimentadas por ellos. Si el comandante en jefe realmente pensó que su primer deber no era encontrar al enemigo para obligarlo a combatir nuevamente; si el riesgo de aproximarse a la costa de Jutlandia le parecía muy grande; si la privación de cualquier objetivo ulterior que el enemigo pudiera haber contemplado el día antes parecía haberse obtenido en forma barata con las pérdidas en cruceros de batalla que experimentó la flota británica, tomando en consideración que no se debilitó el núcleo principal de sus fuerzas, entonces los acontecimientos del 1.º de junio, tal como los conocemos por los despachos, son perfectamente inteligibles.

Sin embargo, debe haber habido muchos entre sus oficiales y bajo sus órdenes quienes tuvieron una idea diametralmente opuesta.

Después del último encuentro que tuvo Beatty en la tarde anterior, a las 8 h. 40 m., éste dice: «En vista de la creciente obscuridad y del hecho que nuestra posición estratégica era tal que la hacía aparecer evidente que localizaríamos al enemigo al amanecer bajo condiciones muy favorables, no consideré propio acortar la distancia a la

flota de acorazados enemiga durante las horas de obscuridad. Por consiguiente, deduje que interpretaría sus deseos al cambiar mi rumbo hacia la flota y comunicando a Ud. que lo había hecho así.»

Respecto a los sucesos del 1.º de junio nada dice Beatty en el informe oficial, pero es obvio que no era de la opinión durante la noche, de que la mañana se gastara en esperar que el enemigo diera alguna señal de vida; pero que, por el contrario, creía evidente que podía y debía ser encontrado para obligarlo a combatir.

Traducido por

D. VALENZUELA L.,
Teniente 1.º.

